

LES GOÉLETTES À VOILES

Le transport se fait de tant de manières et si facilement de nos jours, que l'on n'est guère porté à se rappeler l'époque encore relativement récente où les goélettes à voiles étaient à peu près seules à l'effectuer dans le Bas Saint-Laurent. Il est de fait qu'elles en étaient l'unique moyen avant l'ouverture du chemin du Roi, et par la suite, même après la construction du chemin de fer, le moyen le plus pratique et le plus économique. C'est seulement vers 1925 ou 1930 qu'elles ont cessé de faire régulièrement le cabotage le long de nos côtes et de ravitailler les centres échelonnés sur les deux rives.

Il y avait jadis des goélettes d'équipées dans presque tous les villages du littoral. L'industriel ou l'homme d'affaires avait la sienne; de plus, dans certaines familles, on tenait à l'honneur de naviguer de père en fils en possédant sa propre embarcation. Au fort de la navigation, il n'était donc pas rare d'en compter plusieurs à la portée de la vue sur le fleuve. Le spectacle de ces voiliers ne pouvait qu'ajouter à l'enchantement de la mer, car selon les temps, ils se balançaient au gré de la vague avec l'agilité et la gracieuseté de l'oiseau, ou bien ils zigzaguaient pour lutter contre les vents contraires, ou encore ils demeuraient immobiles, les ailes pendantes, au milieu d'un calme plat.

Le mouvement des goélettes était généralement suivi de près. C'était toujours un événement nouveau que de les voir appareiller pour un voyage ou revenir à leur port d'attache.

La rentrée d'une goélette suscitait inmanquablement le rassemblement d'un bon nombre de villageois. On accourait au quai pour la voir accoster, pour en saluer l'équipage, désireux surtout de connaître la nature de son chargement et de constater si elle apportait soit du courrier, soit tel colis ou telle marchandise qu'on devait lui confier, car on avait dit: "Cela viendra par la goélette". Souvent aussi on voulait accueillir une personne qu'elle avait à son bord ou recevoir un message des mains de son capitaine.

Il n'y eut guère de quais cependant sur nos rives avant 1850. Jusquelà, les goélettes devaient mouiller à une petite distance du rivage, de préférence dans l'estuaire d'une rivière ou dans une baie, pour être à l'abri des vents. Au baissant de la mer, elles s'inclinaient sur un côté, mais elles reprenaient leur position normale avec le montant. Leur déchargement, commencé à marée haute au moyen d'un grand radeau ou d'un chaland, se continuait à marée basse par des voitures, ordinairement des charrettes ou des tombereaux.

D'une manière générale, les goélettes naviguaient depuis les premiers jours de mai jusqu'à la Toussaint. Le reste du temps, on les voyait au repos, en état d'hivernement, leur coque montée sur le rivage et dépourvues de leurs voiles. Au printemps, c'était toujours à la joie et au consentement de la population qu'elles reprenaient la mer. Bien des gens avaient déjà à souffrir de leur inaction. Des marchands par exemple, les attendaient pour

refaire leur provision de marchandises; des cultivateurs, pour diriger vers la ville certains produits de leur ferme ou des ouvrages d'artisanat; d'autres encore, pour effectuer un voyage d'affaire ou une promenade.

Autant cependant on soupirait après leur retour à la navigation au début de la saison, autant on souhaitait, à l'automne, la prolongation de leur service, car on avait encore besoin de s'approvisionner pour l'hiver. Force leur était donc de naviguer plus longtemps, du moins jusqu'aux neiges, pour l'accommodation des gens. Mais ce service supplémentaire des goélettes coûtait cher parfois à leurs capitaines, surtout à cause des accidents auxquels ils étaient plus exposés en cette saison. En effet, des intempéries venaient les surprendre, qui les obligeaient à chercher à la hâte un refuge salutaire ou à subir l'aventure d'un naufrage.

Les annales de la navigation côtière rappellent le souvenir de quelques-uns de ces accidents. Elles relatent, par exemple, l'affreuse tempête de 1906, qui menaça de détruire tout ce qu'il y avait de bateaux sur le fleuve. C'était dans la nuit du 16 novembre; le lendemain, on a compté jusqu'à 14 goélettes déséchouées ou coulées le long de la côte, entre Kamouraska et Matane. Un capitaine de la région, Charles Couillard, y trouva la mort après que sa goélette, la Marie-Louise, se fut brisée sur l'une des Razades, au large de Trois-Pistoles.

Les goélettes de nos eaux n'étaient pas d'importation étrangère, mais

bien de fabrication domestique. Elles étaient construites sur place par des capitaines ou des menuisiers. De ces chantiers navals, il y en avait jadis dans presque toutes les paroisses de la côte, et l'on pouvait y voir, tout le long de l'année, quelque goélette en construction ou en réparation. Celle que nous venons de mentionner, la Marie-Louise, avait été construite au Bic, par le capitaine Elzéar Heppell. Achetée, après son avarie, par le capitaine Pierre Bellisle, elle a été refaite à neuf au chantier de Rivière-Trois-Pistoles. C'était l'usage de donner un nom à toute nouvelle goélette; les cérémonies de son baptême et de son lancement donnaient lieu ordinairement à des réjouissances paroissiales.

Comme l'automobiliste qui renouvelle régulièrement sa voiture après quelques années d'usage, le navigateur avait soin d'échanger pour une plus neuve ou une plus grosse la goélette qui lui avait servi environ six ou sept ans. C'est ainsi que des capitaines ont eu le commandement de plusieurs goélettes au cours de leur carrière.

Prenons comme exemple le cas d'un des derniers navigateurs de l'époque des voiliers, Joseph Bélanger, de Rivière-Trois-Pistoles. A la suite de douze années d'apprentissage avec son père, le capitaine Samuel Bélanger, il avait résolu de naviguer à son compte. C'était en 1901. Il commença alors avec une petite goélette acadienne, l'Aristide, qui ne jaugeait que 17 tonneaux. Au bout de six ans, comme elle ne suffisait plus à son commerce, il la vendit à un monsieur Létourneau de l'île d'Orléans, pour lui substituer la Bienvenue, une barque de quelque 30 tonneaux qu'il acheta de Thomas Simard, de Bagotville. Après six ans encore, celle-ci passa aux mains d'Edmond Tremblay, de Matane, et notre capitaine la remplaça par la célèbre Marie-Louise. Cette goélette, qui avait pourtant 65 pieds de longueur et une capacité de 40 tonneaux, ne devait pas lui convenir bien longtemps: moins de cinq ans plus tard, soit en 1918, il en voulut une plus grosse pour faire le transport du bois des scieries de Rivière-Trois-Pistoles vers Québec. On le vit donc alors avec la Julie, une goélette de 78 pieds de longueur par 23 de largeur et jaugeant 47 tonneaux, qu'il avait achetée d'Alfrédise Lavoie, de Bais-Saint-Paul. C'est par une plus grosse encore qu'il remplaça cette dernière, vers 1925. En effet, il acheta de Joseph Bois, de la Malbaie, la C. J.B., dont la capacité était de 50 tonneaux. Ce fut, pour Joseph Bélanger, sa dernière goélette à voiles. Elle lui servit pour le transport du bois et pour du cabotage jusqu'à l'avènement de la crise économique de 1929. Dès 1930, il l'échangea avec Joseph Noël, de Saint-Jean de l'île d'Orléans, pour un cabotier à moteur



Le capitaine Joseph Bélanger, de Rivière-Trois-Pistoles, sur l'une de ses goélettes. (Photo fournie par M. Léo Bérubé.)

de 16 tonneaux, le Vapeur-Saint-Laurent. Il avait encore ce petit bateau quand il mit fin à sa carrière de navigateur, en 1944.

Quel que soit le nom d'une goélette ou sa capacité, on l'identifiait généralement avec son capitaine, et c'est à lui que l'on s'en remettait pour le succès et la sécurité de sa navigation. Car le capitaine de goélette inspirait confiance par son expérience et la grande connaissance qu'il avait de son métier. C'était un familier de la mer; pour avoir eu à naviguer par tous les temps, il avait connu toute la gamme de ses humeurs, depuis son calme imperturbable jusqu'au pire de ses déchainements. Il savait scruter l'horizon et pronostiquer l'orage, déceler un écueil et le contourner, repérer une bouée ou découvrir la présence d'un cargo dans le brouillard, louvoyer au besoin, bref, opérer toute manoeuvre difficile. Ajoutons à cela qu'en raison de ses services, surtout à cause des rapports sociaux et des échanges d'amitié qu'il rendait possibles entre les centres d'habitation, il jouissait habituellement de l'estime et de la considération du public.

Quand un capitaine devait abandonner la navigation commerciale pour se mettre à la retraite, il se gardait bien ordinairement de tourner

le dos à la mer ou de rompre avec elle. On a plutôt remarqué que la mer demeurait toujours sa grande amie, sa confidente en quelque sorte, qu'il aimait à vivre près d'elle et à la visiter tous les jours dans la belle saison. Comme il possédait presque toujours une embarcation de plaisance, il prenait souvent plaisir à en hisser la voile pour faire une randonnée sur l'onde. Ces nouvelles courses en mer paraissent le griser de satisfaction, car pour un vieux navigateur, il semble que rien ne peut égaler le plaisir de respirer la douce fraîcheur du large.

Il y a donc déjà une cinquantaine d'années que les goélettes à voiles, ces gracieux petits navires à deux mâts qui ont permis si longtemps à nos ancêtres d'accomplir sur le fleuve un travail à la fois difficile et nécessaire, ne sont plus communément en usage. Cédant à la poussée du progrès, on a remplacé leurs voiles par le moteur. Les vulgaires petits bateaux, qu'elles sont devenues, ont sans doute l'avantage d'être plus rapides; ils sont loin cependant de les égaler en beauté, voire en élégance. On peut même dire qu'ils font figure de parents pauvres dans la grande famille des bâtiments marins.

Léo Bérubé, ptre